Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 39 (1963-1964)

Heft: 9

Rubrik: Blick über die Grenzen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

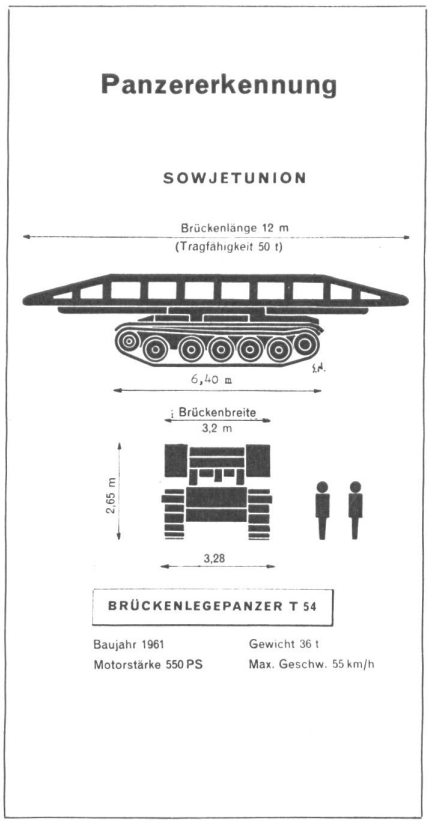
verzagen, wird im Ernstfall vor einem möglichen Gegner bestehen und damit auch sein eigenes Leben und seine eigene Gesundheit schützen können. Harte Ausbildung hat nichts mit unsinniger Schleiferei zu tun, für die es in unserem Bundesheer keinen Platz geben darf. Ich habe in meiner Eigenschaft als Landesverteidigungsminister Soldaten in Ost und West, in der Sowjetunion und in den Vereinigten Staaten von Amerika, bei der Ausbildung gesehen. Da ist nichts von einer ‚weichen Welle' zu spüren. Jeder einzelne wird auf härteste Belastung vorbereitet. Beste geistige und körperliche Verfassung sind das Ziel eines systematischen Trainings.
Es ist klar, daß die Verteidigung unserer Neutralität nur dann gesichert werden kann, wenn außer der notwendigen Bewaffnung und Ausrüstung der österreichische Soldat seelisch und körperlich jedem Soldaten gewachsen ist, der ihm einmal gegenübertreten könnte. Das erwarten auch jene Staaten von uns, die sich im Ernstfall auf unsere Neutralität verlassen wollen. Das unterstreicht die Notwendigkeit unserer Bemühungen um ein Ausbildungskorps von höchster Qualität und die Pflicht des Staates, dem Bundesheer auch dabei die erforderliche materielle Unterstützung zu gewähren.»

Kampf ohne Waffen

Eine den Tatsachen nicht entsprechende Meldung über die angebliche «Folterung von Pilotenaspiranten» beschäftigte kürzlich die Schweizerpresse. Verbreitet von der Zeitung «Le Pays», mußte sie einmal mehr dafür herhalten, um in bestimmten Kreisen gegenüber der Armee bestehende Ressentiments abzureagieren. Eine Erklärung der ehemaligen Pilotenanwärter der Fliegerschule 250/63 ließ dann diese Schauermärchen platzen und den Sachverhalt einer an sich realistischen Uebung klären. Die Pilotenschüler haben dabei diese Uebung selbst als in vielen Punkten wertvoll und lehrreich wie auch als notwendigen Bestandteil der Militärpilotenausbildung gehalten.

Wir haben seinerzeit im «Schweizer Soldat» den amerikanischen Bericht von Eugene Kinkead über die Folterung von Gefangenen in kommunistischer Gefangenschaft besprochen und festgestellt, daß die angestellten Untersuchungen und die sich daraus ergebenden Lehren auch für uns von aktuellem Interesse sind. Was in diesem Bericht unter dem Titel «Kampf ohne Waffen» an Erkenntnissen geboten wird, darf nicht einfach übergangen werden, sondern muß in der Ausbildung aller Armeen der freien Welt Niederschlag finden. Es zeugt von Initiative und Verantwortungsbewußtsein, wenn sich auch bei uns Instruktoren damit befassen, auf diesem Gebiet aufklärend zu wirken und den Stoff in geeigneter Form in das Ausbildungsprogramm aufnehmen. Es ist in unserer Armee noch lange nicht durch, daß wenigstens jeder Soldat weiß, was er in Gefangenschaft notwendigerweise über sich selbst aussagen muß und darf, was aber auf alle Fälle trotz Versprechungen, Verlockungen, Drohungen und Folter verschwiegen werden muß. Es ist sicher richtig, wenn gesagt wird, daß eine gesunde Grundhaltung, beispielhafte Vorgesetzte und der Glaube an Gott und Heimat die beste Voraussetzung dafür sind, in allen Lagen standhaft zu bleiben und selbst übelsten Torturen zu trotzen. Es darf aber nicht vergessen werden, daß die Kenntnis der Methoden des Gegners in allen ihren Variationen, wie auch die Vorbereitung darauf mit dazu gehören, um einer solchen Lage gewachsen zu sein.

Uebungen, wie sie mit unseren Pilotenanwärtern durchgeführt wurden, gehören heute zum selbstverständlichen Ausbildungsprogramm fast aller Armeen der freien Welt. Es ist aber verständlich, wenn darüber keine großen Bildreportagen erscheinen und das entsprechende Ausbildungsprogramm nicht an die große Glocke gehängt wird. Seit Jahren werden diese Uebungen auch in Norwegen und Schweden durchgeführt. Es gehört z. B. zur Ausbildung der jungen norwegischen Offiziere, daß sie irgendwo in ihrer weiten Heimat, in großer Entfernung von Behausungen, Straße und Schiene, abgesetzt werden und mit Mitteln, die sie in einer solchen Lage bei sich haben, ein bestimmtes Ziel erreichen müssen. Unterwegs dürfen sie sich nicht erwischen lassen, und sie haben vorsichtig zu sondieren, wollen sie sich bei der Bevölkerung Nahrung, Kleider, Fortbewegungsmittel, Nachrichten usw. beschaffen. Zur Verfügung steht in der Regel ein bescheidener Nahrungsmittelvorrat, ein Kompaß, eine Handwaffe und eine Karte. In den Gebieten, die sie zur Erfüllung ihres Auftrages durchqueren müssen, stehen Formationen der Heimwehren bereit, die das Gelände durchkämmen, Straßen, Höfe und Dörfer überwachen und darauf ausgehen, möglichst viele dieser «Flüchtlinge» zu fassen. Werden sie aufgegriffen, so können sie Prozeduren ausgesetzt werden, die ihnen andeutungsweise zeigen sollen, was sie heute von einem unbarmherzigen Gegner zu erwarten haben. In Schweden wird die Ausbildung unter ähnlichen Voraussetzungen betrieben, wobei vor allem auch in Manövern der psychologischen Seite des Problems größte Beachtung geschenkt wird. Die Sonderbehandlung von Gefangenen ist in der schwedischen Armee ein Teilgebiet der psychologischen Kriegführung, die ganz allgemein mit wissenschaftlicher Gründlichkeit studiert und für die eigene Landesverteidigung sinnvoll ausgewertet wird. Tolk



Blick über die Grenzen

Rückblick auf den 10. Internationalen Luftfahrtsalon in Genua vom 5.–20. Oktober 1963

(Rümega, Näfels)

Um die Messegebäude aufstellen zu können, trotzten die Genueser Bauherren dem Meere eine Fläche von nahezu 300 Hektaren ab. Die fünf Gebäude wurden nach den modernsten architektonischen Gesichtspunkten errichtet.
Diese Messe bot den Besuchern die Gelegenheit, sich vom industriellen Aufstieg Genuas auf den Gebieten der Luft- und Raumfahrt ein Bild zu machen.
Die Firma Piaggio stellte eine naturgetreue Attrappe der PD 808 aus. Dieses zweistrahlige Flugzeug entwickelte sie in Zusammenarbeit mit der Douglas Aircraft Cp. Die ersten Serienmuster erhält die italienische Militärluftfahrt.
Douglas entwarf das Flugzeug, für die Detailzeichnungen sowie die Produktion trägt jedoch die Firma Piaggio die Verantwortung. Der Grundentwurf der «Vespa-Jet» ist für den Passagiertransport vorgesehen. Die PD-808 läßt sich für die militärische Schulung des fliegenden Personals, für Luftbildaufnahmen, für den Erdkampfeinsatz in Zusammenarbeit mit der Bodentruppe verwenden. Für diese Aufgaben kann sie innert kürzester Zeit modifiziert werden. Für den Erdkampfeinsatz lassen sich an den Flügelwurzeln Konsolen mit einer Tragkraft von zirka je 500 kg anbringen. Ein Militär- wie Passagier-Flugzeug mit einer großen Zukunft. Die PD-808 stellt nicht das einzige Flugzeug der Piaggio Werke dar. Ihren ersten weltweiten Erfolg brachte ihr der P-149 ein. Kolbenmotortrainer, welcher auch von der Deutschen Luftwaffe verwendet wird.
Die modernen Abfang- und Erdkampf-Flugzeuge waren durch zwei Typen vertreten:

Starfighter F-104 G, gebaut von Fiat (Abfangjäger)

Fiat G-91 (Erdkampfflugzeug), ferner noch

MB-326, Strahltrainer, gebaut von Aeronautica Macchi

Verschiedene Firmen stellten ihren Beitrag zum europäischen Starfighter-Programm aus.

Fiat S.p.A., Turin, verpflichtete sich, den Mittelrumpf der Starfighter zu bauen. Sie muß jeden Monat 13 Einheiten dieser Baugruppe abliefern, wovon 6 zur Endmontage in das belgische Werk SABCA und die restlichen 7 für Italien bestimmt sind.

Durch das Herstellen der Abdeckbleche für die Elektronikschächte und die Fahrwerkelemente beteiligen sich die Werke Aeronautica Macchi am F-104-Programm. Ferner entwarf und baut Aeronautica Macchi den Trainer MB-326. Der Erstflug dieses Uebungsflugzeuges fand 1957 statt. Zwei Staffeln der italienischen Luftwaffe sind mit diesem Schulflugzeug ausgerüstet. Für die zukünftigen Starfighter-Schulprogramme entwickelten diese Flugzeugwerke auch einen aus der MB-326 abgeleiteten Trainer, der die gleichen Bordinstrumente und die gleiche Anordnung wie die Starfighter besitzt.

Die Werke SIAI-Marchetti S. p. A steuern die Luftzuführungen des Strahltriebwerkes bei.

Inmitten des runden Pavillons besaß die Agusta-Bell ihren Standplatz und zeigte den Zuschauern ihre neuen Helikopter. Am meisten Aufsehen erregten die Agusta-Bell-20-4 B und Agusta-Bell-47 G-2, ein landwirtschaftlicher Transporthelikopter, während ersterer für militärische Zwecke wie für zivile Ansprüche entwickelt wurde.

Eine große Ueberraschung bedeutete für jedermann das erste italienische Düsenflugzeug. Auf der darunter stehenden Tafel stand: «Erstes Düsenflugzeug der Welt.»

Vom Ausstellungsgebäude aus brachte uns ein Motorboot zum Flughafen dieser Stadt. Wie die Japaner für ihre Landepiste in Tokio, zwangen die Genueser dem Meere genügend Land ab, um ihren internationalen Anschluß an den Luftverkehr zu bekommen.

Schon seit geraumer Zeit suchten aller Augen den Himmel ab, um ein Flugzeug zu entdecken, welches alle nur erdenklichen Kunstflugfiguren in den Horizont zeichnete. Ich zolle hiermit dem Piloten mein Lob, denn um eine gleich vollendete Kunst des Fliegens zu sehen, werde ich mich lange Zeit gedulden müssen.

Auf dem Flugfelde standen, säuberlich nebeneinander, verschiedene Militärflugzeuge. Der amerikanische Frontlinien-Aufklärer «Gruman Mohawk», mit welchem Flugzeug der Pilot seine Leistungen vollbrachte, stand einsatzbereit am Boden.

Der Pilatus-Porter, ein Kurzstartflugzeug (in die STOL-Klasse gehörend), vertrat die schweizerische Flugzeugindustrie. Er war mit dem französischen Triebwerk Astouza 2 ausgerüstet. Der Porter läßt sich sehr gut für die schwierigsten militärischen Aufgaben verwenden.

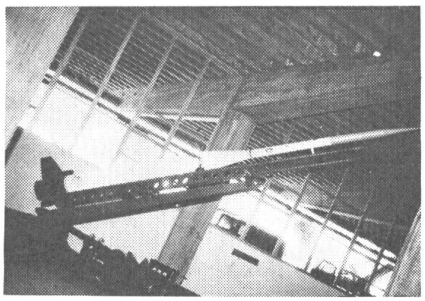
Auf dem Gebiete der Raketen zeigte Matra seinen Raketen-Werfer Typ 125, in Lizenz bei Breda Meccanica in Italien hergestellt. Die Italiener bezeugten durch eine Nike-Flugzeugabwehrrakete ihren Willen, sich gegen feindliche Ueberfliegungen ihres Landes zu schützen.

Die Heimat Leonardos und Kolumbus vereinigte in Genua sein internationales Programm der Flugzeugindustrie.

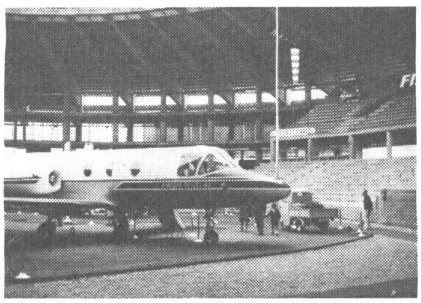
Super-Starfighter (Lizenz bei Fiat S.p.A. Turin).

Techn. Daten:
Höchstgeschwindigkeit: + Mach 2,2
Reichweite als Jagdbomber: 1400 km
Ueberführungsreichweite: 3000 km
Antrieb: 1 Düsentriebwerk General-Electric J-79.
Bewaffnung: 4 Sidewinder sowie verschiedene Flügelaußenlasten.
Bestellt von: USA.F., Deutschland, Italien, Holland, Belgien, Kanada, Dänemark, Griechenland und Türkei.
Der Starfighter bildet das Rückgrat der europäischen Militärluftfahrt. Beachte die kurzen Flügel (Stummflügel).

CAPRONI CAMPINI C. C. 2
Erstes Düsenflugzeug der Welt. Entworfen 1938, gebaut 1940, flog es 1941, im November, die Strecke Mailand—Rom.



Nike-Abwehrrakete
Dieses Flugzeugabwehrgeschoß steht bei mehreren NATO-Mächten im Dienst. Höchstgeschwindigkeit + Mach 2,4.

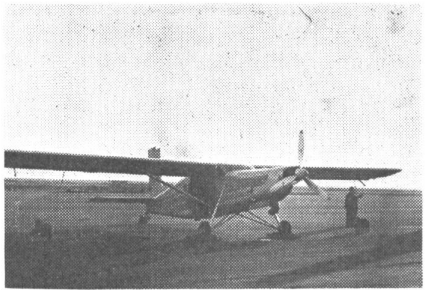


DOUGLAS-PIAGGIO P-D-188
Leichtes Verbindungsflugzeug. Die italienische Luftwaffe erhält die ersten Serienmuster, die als Kurier-, Tiefangriffs-, Photoaufklärer-Flugzeug verwendet werden können.

Techn. Daten:
Triebwerke: 2 Bristol-Siddeley-Viper.
Höchstgeschwindigkeit: 860 km in 12 m Höhe.
Abmessungen: Spannweite: 12,34 m, Länge 12,0 m, Höhe 4,45 m.
Dieses Militär- wie Zivil-Flugzeug kann 7—8 Personen befördern.

AGUSTA-BELL 204 B
Dieser 10sitzige Helikopter wurde von der italienischen Luftwaffe sowie der schwedischen Luftwaffe und Marine bestellt. Auch werden an die holländische und finnische Regierung eine Anzahl dieses Militär-Helikopters geliefert.

Techn. Daten:
Triebwerk: 1 Bristol-Siddeley Gnome.
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h auf NN.
Reisegeschwindigkeit: 190 km/h.
Reichweite normal: 370 km.
Leergewicht: 1860 kg, beladen: 3860 kg.
Rotordurchmesser: 13,41 m.
Dieser Drehflügel läßt sich auch sehr gut als Rettungshelikopter der Marine und der Luftwaffe verwenden.

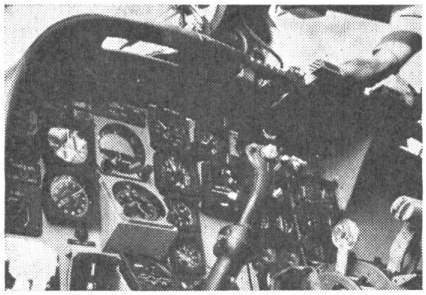


PILATUS-PORTER
Dieses robuste Schweizer Flugzeug wird in aller Welt bewundert und geflogen. Selbst im hohen Norden sind ihm keine Grenzen gesetzt. Hier mit einer Propellerturbine ASTAZOU 2 ausgerüstet, liegt sein Geschwindigkeitsbereich zwischen 85 und 280 km/h. Startstrecke: 130 m. Lieferbar mit Skiern, Schwimmern und Niederdruckreifen. Spannweite: 15,2 m; Länge: 10,2 m.

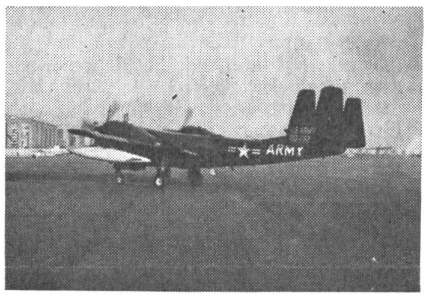
GRUMAN MOHAWK
Die Mohawk ist das modernste Flugzeug

für den Frontlinieneinsatz. Sie läßt sich mit einem auf die Seite wirkenden Radar ausrüsten oder gar einem Infrarot-Spürgerät. Dieser Typ besitzt die Kurzstart-Eigenschaft.

Techn. Daten:
Triebwerke: 2 Propellerturbinen Lycoming T-53.
Leistung: Max. Geschwindigkeit: 478 km/h in 1290 m, Reisegeschwindigkeit 370 km/h, taktischer Radius 380 km.
Abmessungen: Spannweite 12,8 m; Länge 12,5 m.



Blick in das Cockpit der Mohawk



Seitenansicht der Mohawk, deutlich erkennbar sind die Zusatzbehälter

Humor in Uniform

D'Schwabe chöme!

Im Januar 1940 waren wir in Höri bei Bülach eingesetzt. Das Kantonnement hatten wir in einem kleinen, alten Bauernhaus. Die Lagerstätte war im ersten Stock. Für die Tornister, Kleider, Schuhe und alles übrige mußten wir die Stube des Bauern belegen. Die Waffen hatten wir immer bei uns, weil es ja zur selben Zeit sehr brenzlig war.
Nun eines frühen Morgens wird Alarm geschlagen, und einer ruft: «D'Schwabe sind ibroche!» Alles stürmt im Dunkeln, die Waffe in der Hand, in die Stube hinunter. Da steht einer und lacht, dreht das Licht an, und was müssen wir sehen: Tatsächlich, die Schwaben sind eingebrochen, aber zum Glück nur die Käfer. Ich glaube, soviel Schwaben hat es nie gegeben, wie es hier Schwabenkäfer hatte. Alles war voll von diesen Grenzgängern, die Schuhe, Tornister, Hosen und Socken. Nun ging der Kampf über eine Stunde, bis der Feind hinausgeworfen war. Es war noch einmal gut gegangen.

Füs. Wenk, Stabskp. Füs. Bat. 69

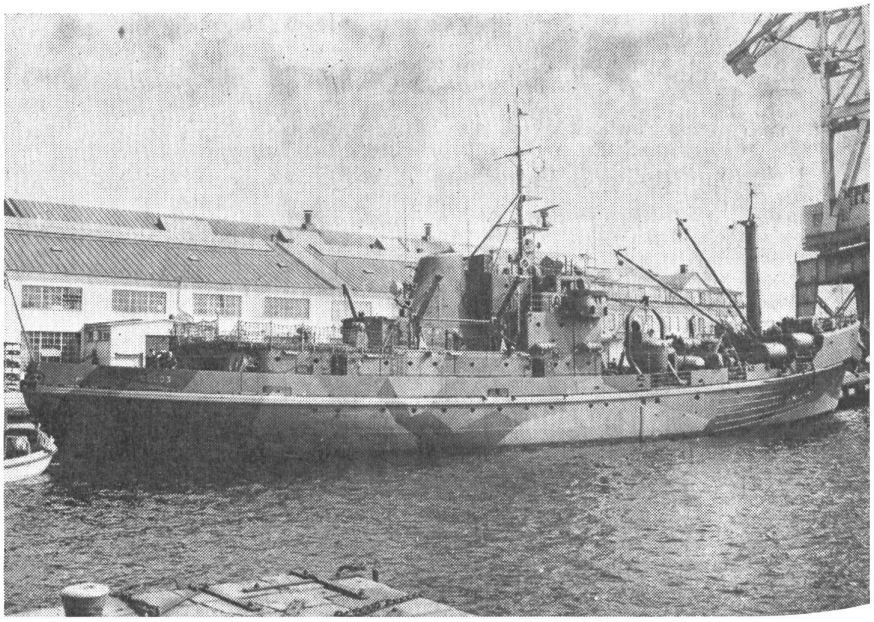
(Aus «Damals im Aktivdienst», Fr. 19.50, Rascher Verlag Zürich)

An Bord des ersten U-Boot-Rettungsschiffs der Welt

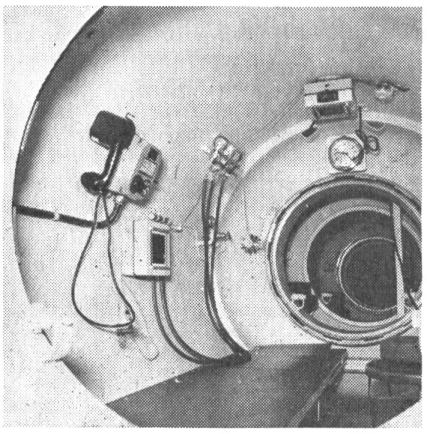
Das erste hochmoderne Rettungsschiff für U-Boote wurde kürzlich für die schwedische Marine von der Kalmar-Schiffswerft an der schwedischen Ostseeküste fertigerstellt. Das Spezialschiff trägt den Namen «Belos». Es hat eine Besatzung von 45 Mann, eine Verdrängung von rund 1000 Tonnen, einen Tiefgang von 3,8 m und ist 62 m lang sowie 11,2 m breit. Zum Antrieb dienen zwei Mercedes-Dieselmotoren, die 1200 PS entwickeln und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 13 Knoten verleihen. Um die «Belos» manövrierfähiger zu machen, wurde sie außerdem mit einer Spezialruderschraube ausgerüstet.

Das ganze Schiff wurde sozusagen um die Rettungs- und Taucherausrüstung herum gebaut, wodurch die «Belos» eine ungewöhnliche Form erhielt. Der Rumpf ist derart konstruiert, daß man ganz weiche und vorsichtige Manöver durchführen kann, wenn auf hoher See geankert werden soll. Das Ankersystem an sich besteht aus vier Bojen, an denen das Fahrzeug mit Hilfe von Nylontrossen vertaut wird. Die Ausrüstung umfaßt u. a. eine 9 Tonnen schwere Taucherglocke, die, wenn nicht in Tätigkeit, auf dem Oberdeck ruht, und zwei Druckkammern. Die letzteren sind so eingerichtet, daß es sogar möglich ist, eine Person, die unter Druck in der Kammer liegt, zu röntgen. Ferner existiert an Bord ein vollständiges Labor, und das Rettungsschiff verfügt auch über eine Hubschrauberlandeplatte, um eine rasche Verbindung zum Festland sicherzustellen.

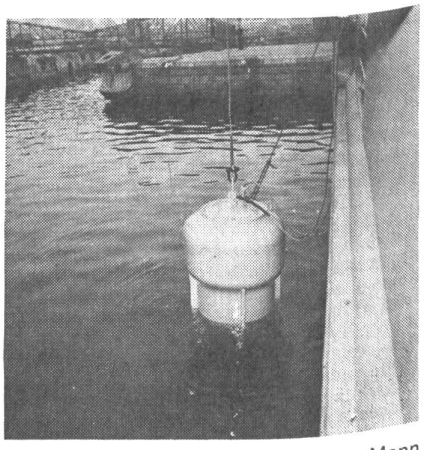
Tic



Das ist das erste U-Boot-Rettungsschiff der Welt. Es ist mit modernsten technischen Schikanen ausgerüstet, um eine verunglückte U-Boot-Besatzung aus großer Tiefe heraufzuholen



Das Innere von einer der beiden Druckkammern des Rettungsschiffes «Belos»



Die Taucherglocke kann bis drei Mann fassen, die in der Tiefe dieser Unterwasserbasis, als das ist sie nämlich gedacht, entsteigen können, um ihre schweren Aufgaben zu verrichten